



**RENFORCER LA SÉCURITÉ MARITIME
DANS L'OcéAN INDIEN OCCIDENTAL**

**PRÉSENTATION D'UNE ARCHITECTURE
DE SÉCURITÉ MARITIME DE POINTE**
au service de l'économie bleue

APERÇU D'UNE RÉGION "MONDIALISÉE"

Le commerce mondial dépend des principales routes maritimes de l'océan Indien occidental. À l'intersection de l'Asie, de l'Afrique et de l'Europe, l'océan Indien occidental revêt une importance stratégique croissante.

28

pays bordent l'océan Indien, représentant 35 % de la population mondiale et 19 % du PIB mondial.

29

bâtiments militaires étrangers actuellement opérant dans le nord-ouest de l'océan Indien¹.

80%

des exportations de pétrole transitent par l'océan Indien².

23

des 100 ports à conteneurs les plus actifs au monde se trouvent dans l'océan Indien. La région représente 13 % du commerce mondial³.

UNE RÉGION FRAPPÉE PAR LA PIRATERIE

D'une cécité marine à une capacité maritime minimale

La piraterie maritime au large des côtes somaliennes a provoqué la stupeur mondiale au début des années 2000, affaiblissant les économies régionales et déstabilisant le commerce international. Les menaces et les coûts liés à la piraterie persistent encore aujourd'hui.

CONTEXTE INTERNATIONAL

- En 2017, le coût économique total de la piraterie dans l'océan Indien occidental s'élevait à 1,4 milliard de dollars.
- Il y a eu 54 incidents de piraterie/vols en mer.
- 1 102 marins ont été exposés à la piraterie ou au vol.
- La piraterie est réprimée mais pas éradiquée⁴.

CONTEXTE RÉGIONAL

- Les atouts maritimes et côtiers de la région sont vitaux pour les économies locales.
- En 2017, la valeur économique des activités océaniques dans l'océan Indien occidental s'élevait à 20,8 milliards d'USD, soit seulement 0,8% de la valeur totale de l'économie océanique mondiale. Cela représente un énorme potentiel de développement de l'économie bleue de la région - mais avant tout, l'océan doit être sécurisé⁵.

Les problèmes interdépendants de sécurité maritime et de développement de l'économie bleue ont besoin de solutions régionales, pour la région, avec un fort soutien international. La coopération et la coordination des initiatives sont essentielles⁶ pour faire face à la fragmentation, assurer les synergies et éviter la duplication des mécanismes.

Le programme MASE financé par l'UE⁷, qui regroupe la communauté régionale (IGAD⁸, EAC⁹, COMESA¹⁰ et COI¹¹), a entrepris des actions collectives afin de mettre en place une architecture de sécurité maritime forte, innovante et régionale.

Le Code de conduite de Djibouti et ses amendements de Djeddah soutenus par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes rassemble 60 parties prenantes (États, organisations internationales et régionales, opérateurs) et est présidé par des États régionaux depuis 2016 (Seychelles, Maurice au nom de la COI et le Kenya à partir de 2020).

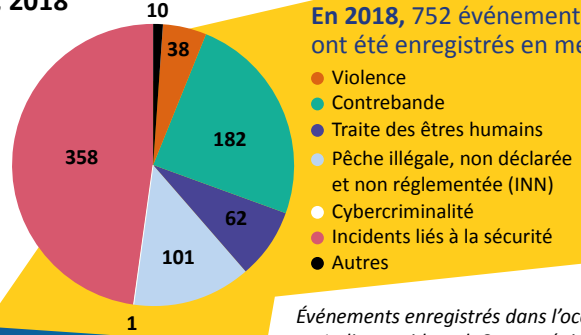
AU-DELÀ DE LA PIRATERIE : UNE VISION PLUS LARGE DE L'INSÉCURITÉ MARITIME

La piraterie est réprimée mais pas éradiquée.

“ Les causes profondes de la piraterie au large de la Somalie – la violence côtière, les faibles conditions économiques et la prédominance des réseaux criminels, sont toujours présentes. ”

La piraterie au large des côtes somaliennes a généré de puissants réseaux criminels. La lutte internationale de la piraterie a transformé les pirates en "polycriminels" réorientant leurs activités illégales envers de nouveaux crimes et menaces transnationaux organisés¹³.

Stable Seas, 2018¹²



En 2018, 752 événements ont été enregistrés en mer

- Violence
- Contrebande
- Traite des êtres humains
- Pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN)
- Cybercriminalité
- Incidents liés à la sécurité
- Autres

Événements enregistrés dans l'océan Indien occidental, Centre régional de fusion d'informations maritimes (CRFIM), 2018

TRAFICS ILLICITES

Drogues, armes, ressources naturelles, êtres humains

L'océan Indien est la deuxième plus grande zone de production de thon au monde. Il représente près de **20%** de la pêche commerciale mondiale de thon (soit **1 million de tonnes**)¹⁴

PÊCHE ILLÉGALE

Selon les estimations, la valeur financière mondiale peut atteindre

23 milliards de USD annuellement¹⁵

40 tonnes d'héroïne

(minimum estimé)

transitent chaque année à travers l'océan Indien occidental vers l'Afrique de l'est¹⁶

De nouvelles drogues circulent, comme la cocaïne

262 kg saisis

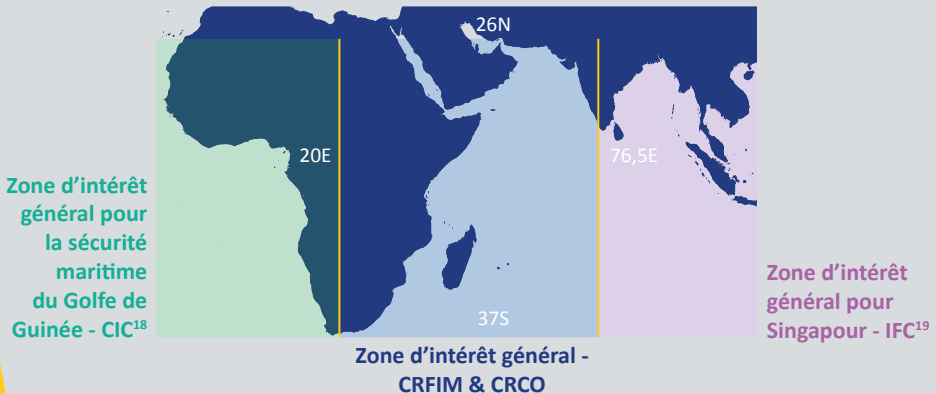
en Afrique de l'Est et australe en 2017¹⁷

Réseaux financiers illégaux



financement du terrorisme et des crimes transnationaux.

Une architecture de sécurité maritime forte, de pointe et régionale est une condition préalable au développement de l'économie bleue



APPROPRIATION RÉGIONALE DE LA CAPACITÉ MARITIME

Dans le cadre du programme MASE, financé par l'UE, la Commission de l'océan Indien met en œuvre une nouvelle initiative visant à développer une **architecture de sécurité maritime** fondée sur **deux accords régionaux**, conformément aux conventions internationales. La **coopération** et la **coordination** sont les moyens les **plus sûrs et les plus efficaces** pour améliorer le contrôle et la surveillance maritime. Ils permettent aux **États côtiers** de jouer un rôle de **premier plan** pour façonner l'avenir de l'océan Indien occidental.

2 ACCORDS RÉGIONAUX

2
CENTRES
RÉGIONAUX

Sur l'échange
et le partage
d'information
maritime

Sur la
coordination des
opérations
en mer

CRFIM

CRCO

CENTRE RÉGIONAL DE FUSION D'INFORMATIONS MARITIMES

basé à Madagascar



Objectifs fondamentaux :

Approfondir la connaissance de la situation maritime par les Parties



Suivre les activités maritimes en temps réel pour accélérer la planification et l'organisation des opérations de contrôle en mer



Améliorer la capacité des Parties pour une meilleure appropriation des connaissances et technologies de fusion d'informations maritimes



Promouvoir la culture du partage et de l'échange d'informations maritimes dans l'océan Indien occidental



Encourager et assurer le partage et l'échange d'informations maritimes entre le CRFIM, les centres nationaux et régionaux

CENTRE RÉGIONAL DE COORDINATION DES OPÉRATIONS

basé aux Seychelles



Objectifs fondamentaux :

Promouvoir la coopération et la coordination pour conduire des missions d'intérêt régional conformément aux dispositions de l'accord



Renforcer les capacités individuelles et institutionnelles (formations)



Organiser des interventions conjointes et/ou coordonnées en mer ou sur l'espace aérien



Faciliter la coopération entre les États lorsqu'un intérêt international et/ou régional de sécurité maritime est menacé dans la zone d'opération



Promouvoir la coopération avec les administrations chargées de la sécurité et de la sûreté maritimes

 Pays signataires à compter de janvier 2020


Union des Comores


Djibouti


Madagascar


Maurice


Seychelles

Maurice, avril 2018

Conférence ministérielle sur la sécurité maritime

Nairobi, novembre 2018

Conférence sur l'économie bleue


France


Kenya

RENFORCER LA SENSIBILISATION À LA CSM RÉGIONALE

Les signataires des deux accords régionaux témoignent de leur engagement politique en faveur d'une architecture régionale de sécurité maritime dans l'océan Indien occidental. Les accords apportent un cadre solide pour développer la Connaissance de la situation maritime (CSM) à travers le CRFIM²⁰ et le CRCO²¹ et sont appuyés par le système "MAS". Ce système axé sur la Connaissance de la situation maritime offre une solution technologique innovante aux activités de suivi et de surveillance maritime. Cette nouvelle architecture permet aux pays signataires de jouer un rôle de premier plan dans la maîtrise de l'information maritime, nécessaire à la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental.

QU'EST-CE QUE LE "MAS" ?

- Le Maritime Awareness System (MAS)-système de Connaissance de la situation maritime- installé au CRFIM et au CRCO est un système sur mesure axé sur l'échange d'information et la coordination des actions conjointes en mer.
- MAS est développé par LCI/CLS ²².
- MAS permet la fusion de données et l'analyse approfondie permettant de construire une cartographie maritime la plus complète possible et fournir des informations exploitables.



Le CRFIM et le CRCO ainsi que les Centres nationaux des pays signataires seront équipés de la toute dernière technologie MAS.

MARITIME AWARENESS SYSTEM (MAS) - APERÇU

DONNÉES...

...GÉO POSITIONNEMENT

AIS
Imagerie satellitaire
LRIT
VMS



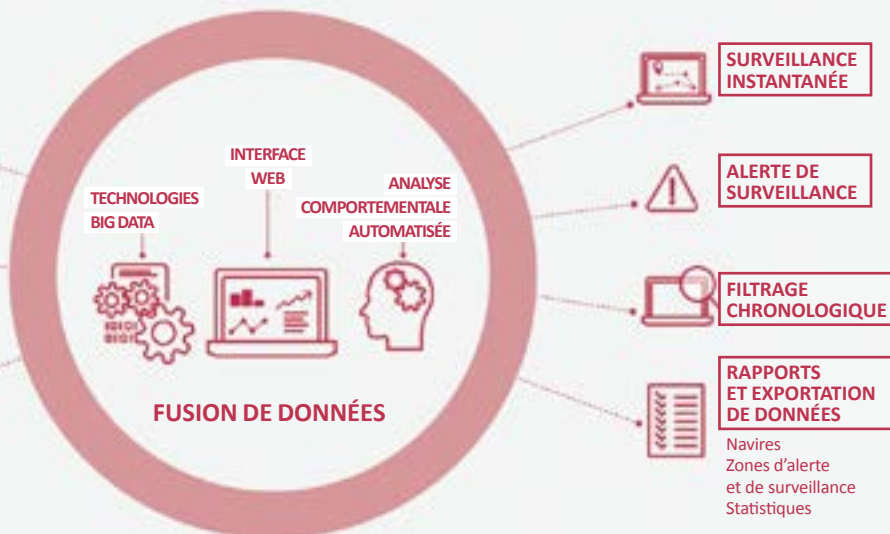
...ENVIRONNEMENTALES

Données méta-océan
Zones marines
au statut spécifique
(ZEE, MPAS MSP...)



...SUPPLÉMENTAIRES

Bases de données
de navires
Listes de sanctions
(RFMOS, UN, MOU...)



VALEUR AJOUTÉE

- Une **architecture de sécurité maritime** conçue par les États régionaux, gérée par les États régionaux et desservant l'ensemble de la région et au-delà.
- Un **mécanisme régional** d'échange et de partage d'informations maritimes et de coordination des actions en mer, ouvert à d'autres Parties, partenaires et contributeurs.
- Un **système à la pointe de la technologie** couvrant 14 millions de km², y compris les principales routes maritimes, et permettant de compléter la carte de la situation maritime pour l'ensemble de l'océan Indien.
- Un **exemple de coopération et mutualisation** des ressources pour faire face aux problèmes communs et aux limites nationales.
- Une **avancée concrète** pour la Stratégie intégrée maritime 2050 de l'UA et les Objectifs de développement durable 2030.



Signature des deux accords régionaux MASE par 5 pays (Djibouti, Comores, Madagascar, Maurice et Seychelles) lors de la Conférence ministérielle sur la sécurité maritime à Balaclava, Maurice en avril 2018.



La République du Kenya et la République française ont signé les deux accords régionaux MASE lors de la conférence internationale sur l'économie bleue qui s'est tenue en novembre 2018 à Nairobi, au Kenya.

MOBILISER DE NOUVEAUX PARTENAIRES LES PROCHAINES ÉTAPES

- Le besoin le plus urgent est de **renforcer la coordination et les partenariats** avec la communauté internationale : les Accords régionaux établissant (i) un mécanisme régional d'échange et partage d'informations maritimes, et (ii) un mécanisme régional de coordination de l'action en mer sont ouverts aux États et aux organisations dans et au-delà de l'océan Indien occidental.
- La **sécurité maritime** est une question hautement politique qui exige un engagement politique fort au plus haut niveau pour assurer la mobilisation des parties prenantes nationales, régionales et internationales et accélérer les activités opérationnelles.
- **L'opérationnalisation des Centres régionaux nécessite le soutien et la collaboration de partenaires internationaux** pour la formation et la mobilisation des compétences.
- Cette **architecture de sécurité maritime** visera à créer des synergies et des liens avec les institutions nationales et d'autres projets/initiatives, y compris le Code de conduite de Djibouti et son amendement de Djeddah et les centres de fusion d'informations existants en Asie et Afrique de l'Ouest.

SOMMAIRE

Les actes de piraterie au large des côtes somaliennes ont donné lieu à des coopérations régionales et internationales sans précédent dans le domaine de la sécurité maritime.

Le large éventail d'initiatives simultanées a permis d'obtenir une capacité maritime minimale dans plusieurs domaines notamment doctrinal, opérationnel, formation/entraînement de base, judiciaire et politique. Tandis que la multiplicité des acteurs impliqués et la duplication des actions entravent l'efficacité des initiatives, la dépendance régionale à l'égard des Forces navales internationales soulève des questions quant à la viabilité sur le long terme des mécanismes et actions en cours dans la région.

Les pirates réorientent leurs activités vers de nouvelles formes de criminalité transnationale organisée, et face à l'émergence de nouveaux défis en matière de sécurité maritime, une approche globale et coordonnée est primordiale.

La sécurité maritime et l'économie bleue sont intimement liées : sécuriser nos océans est un prérequis au développement de l'économie bleue, et de facto, une économie bleue plus forte peut contribuer à atténuer certaines causes profondes de la criminalité maritime.

Une architecture régionale de sécurité maritime est le cadre optimal pour identifier les problèmes affectant la région, améliorer la coopération et la coordination dans la résolution de ces problèmes, et assurer la sécurité et la sûreté maritime dans l'océan Indien occidental.



Cette note d'orientation est le fruit d'un projet d'échange de connaissances subventionné par l'Université d'Oxford et dirigé conjointement par Raj Mohabeer, Chargé de mission à la Commission de l'océan Indien et Kate Sullivan de Estrada, professeure agrégée, Oxford School of Global and Area Studies, Université d'Oxford.

Raj Mohabeer et Kate Sullivan de Estrada. 2019.

Renforcer la sécurité maritime dans l'océan Indien occidental. Ébène, Ile Maurice : COI.

Cette publication a été réalisée dans le cadre du programme MASE financé par l'Union européenne. Son contenu relève de la seule responsabilité des auteurs et ne reflète pas nécessairement les vues de l'Union européenne



¹N. Melvin. 2019. The New External Security Politics of the Horn of Africa Region. Stockholm: Sweden, p. 2 • ²C. Jeffrey. 2019. Why the Indian Ocean region might soon play a lead role in world affairs, The Conversation, 14 Jan. Disponible : theconversation.com/why-the-indian-ocean-region-might-soon-play-a-lead-role-in-world-affairs-109663. Consulté le 26 sept. 2019 • ³G. Wignaraja, A. Collins and P. Kannangara. 2018. Is the Indian Ocean Economy a New Global Growth Pole? Série de document de travail : No. 2, 5 oct., Colombo: Lakshman Kadrigamar Institute of International Relations and Strategic Studies • ⁴Oceans Beyond Piracy. 2019. Piracy and Armed Robbery against Ships in East Africa 2017. Disponible : oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa. Consulté le 26 sept. 2019 • ⁵D. Obura et al. 2017. Reviving the Western Indian Ocean Economy : Actions for a Sustainable Future. Gland, Switzerland: WWF International, p.14 • ⁶Bueger et al found, in the 2019 CGPCS Review, 31 different initiatives addressing maritime insecurity and threats- indicating an increased fragmentation with strong overlapping mandates- C. Bueger, J. Larsen and M. Schätzlein. 2019. Towards a Maritime Security Architecture for the Western Indian Ocean: A strategic review for the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS). Copenhagen: University of Copenhagen & Danish Institute for International Studies • ⁷Union européenne • ⁸Intergovernmental Authority on Development • ⁹East African Community • ¹⁰Common Market for Eastern and Southern Africa • ¹¹Commission de l'océan Indien • ¹²Stable Seas : 2019. The State of Maritime Piracy 2018. Broomfield CO: One Earth Future, p. 4 • ¹³CIA. 2019. Indian Ocean, The World Factbook. Disponible : cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xo.html. Consulté le 26 sept. 2019 • ¹⁴FAO, 5 juin 2018. Disponible au : www.fao.org/news/story/en/item/1137863/icode/. Consulté le 02 oct.2019 • ¹⁵MACFADYEN et al. 2016 • ¹⁶M. Shaw, S. Haysom and P. Gastrow. 2018. The heroin coast: A political economy along the eastern African seaboard. Pretoria: Enact/Institute for Security Studies • ¹⁷Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) : dataunodc.un.org/drugs/global_seizures-2017 • ¹⁸Centre interrégional de coordination (CIC) Yaoundé • ¹⁹Centre de fusion d'informations de Singapour • ²⁰Centre régional de fusion d'information maritime • ²¹Centre régional de coordination des opérations en mer • ²²Leal Communications and Informatics Ltd (LCI) et Collecte Localisation Satellite (CLS), un consortium franco-mauricien chargé d'équiper les centres régionaux et nationaux.

POUR PLUS D'INFORMATIONS

COMMISSION DE L'OcéAN INDIEN

M. Raj Mohabeer,
Chargé de mission
raj.mohabeer@coi-ioc.org
www.commissionoceanindien.org
@commissionoi 
@MASE_programme 

CENTRE RÉGIONAL DE FUSION D'INFORMATIONS MARITIMES


directeur.general@crfimmadagascar.org
@RMIFCenter 

CENTRE RÉGIONAL DE COORDINATION DES OPÉRATIONS


director@rcocseychelles.org
@RCOC_Center 

#MASE PROGRAMME

Un partenariat solide pour un domaine maritime sûr et sécurisé



Financé par
l'Union européenne